

01.07.2019



nr RPW

18235/2019 zał. P
MINISTER INFRASTRUKTURY

(podpis)



03980200196289
RPW/18235/2019 P
2019-07-01

Warszawa, 28 czerwca 2019 r.

DWM-4.0725.94.2019.PM.1

Pan Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu

Szanowny Panie Marszałku,

nawiązując do prośby o zajęcie stanowiska w kwestii przesłanego wystąpieniem nr BPS/043-79-2287/19 z dnia 29 maja br. oświadczenia, złożonego w dniu 28 maja 2019 r. przez Pana Jerzego Wcisłę, Senatora RP podczas 79. Posiedzenia Senatu RP, niniejszym pragnę przekazać poniższe informacje.

Ministerstwo Infrastruktury (MI) niezmiennie angażuje się w budowę korytarza drogowego Via Carpatia (VC), którego głównym celem jest aktywizacja przez lata ignorowanych wschodnich regionów Polski poprzez włączenie ich do systemu nowoczesnych połączeń drogowych. Korytarz połączący państwa położone między portami Morza Bałtyckiego, Czarnego i Śródziemnego oraz dzięki odnodze prowadzącej w kierunku zachodnim – również Adriatyckiego. Podejmowane działania ukierunkowane są jednocześnie na co najmniej dwie płaszczyzny: wymiar krajowy oraz międzynarodowy. Zwracam uwagę na efekt synergii dla gospodarek regionu, jaki będzie miał miejsce poprzez realizację projektu VC, pierwszego w historii połączenia drogowego państw regionu w tak wysokim standardzie w tej części Europy, które przyczyni się do wzrostu nie tylko wymiany handlowej i turystycznej, ale i lokowania inwestycji.

Zwracam uwagę, że jedna z kluczowych odnóg tego korytarza prowadzi ruch tranzytowy z południa Europy, przez Lublin w kierunku centrum kraju i Warszawy trasą S17 i następnie drogą ekspresową S7 w kierunku polskich dynamicznie rozwijających się portów w Elblągu, Gdańsku i Gdyni. Trzeba w tym miejscu nadmienić, że Kłajpeda znajduje się ponad 200 km dalej na północ od Lublina niż wymienione polskie porty. Zatem nieprawdą jest, jakoby projekt Via Carpatia pomijał polskie porty morskie i polskie wybrzeże.

Chcę podkreślić, że Rząd RP w swych działaniach każdorazowo uwzględnia potrzebę rozwoju narodowej gospodarki morskiej, dlatego jednym z podstawowych działań Ministerstwa Infrastruktury w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej jest budowa sieci autostrad i dróg ekspresowych doprowadzających ruch lądowy do polskich portów. Można tu wymienić m.in.:

- Dokończenie budowy Autostrady A1, zakończenie realizacji ostatniego odcinka Piotrków Trybunalski – Częstochowa planowane jest w roku 2023,
- Dokończenie budowy drogi ekspresowej S3, realizacja kluczowego odcinka Świnoujście - Troszyn planowana jest na lata 2022 – 2024,
- Budowę kolejnych odcinków drogi ekspresowej S7, realizacja odcinka Napierki – Płońsk zakończy się w 2021 roku, realizacja odcinka Płońsk – Czosnów planowana jest na lata 2022 – 2024.

Skomunikowanie korytarza Via Carpatia z resztą sieci drogowej Polski pozwoli na nadanie impulsu rozwojowego regionom i stanowi szansę, a nie zagrożenie dla polskich portów. Szlaku VC nie można rozpatrywać wyłącznie liniowo, lecz holistycznie, włącznie z wysokiego standardu drogami ekspresowymi i autostradami, które ruchowo zasilają ruch na VC. Podkreślenia również wymaga, że odnoga Lublin-Gdynia powstanie wcześniej niż docelowa główna nitka szlaku VC. Jestem przekonany, że takie rozwiązanie

niewątpliwie da jeszcze większy impuls dalszemu rozwojowi i dostępności polskich portów morskich oraz przysporzy atrakcyjności ulokowanym tam terenom inwestycyjnym. Jak nadmieniałem, niezależnie od projektu VC kontynuowane będą inne prace na rzecz pełnego skomunikowania polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście) z ich zapleczem, za pośrednictwem wysokiej jakości połączeń drogowych i kolejowych, aż do granic państw ościennych, przechodzące przez największe polskie ośrodki miejskie i gospodarcze.

Stoję na stanowisku, że zbudowanie infrastruktury, w tym przypadku drogowej to zaledwie element uzyskania efektu finalnego, jakim jest jej faktyczne wykorzystywanie do przewozu ładunków w określonym kierunku. Wybór szlaków transportowych będzie determinowany nie tylko przez założenia rządowe, lecz przede wszystkim przez ocenę korzyści dokonywaną przez przewoźników drogowych w oparciu o fundamentalne uwarunkowania logistyczne, a te – jak wyżej wskazałem – są korzystne dla polskich portów.

Rozwój infrastruktury na terytorium Polski, w szczególności tej włączonej do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) stanowi znaczącą szansę dla obszarów, przez które ta infrastruktura będzie przebiegać. Dlatego podejmowane są przez MI działania w kierunku wpisania całego przebiegu trasy VC do sieci bazowej TEN-T, w tym budowania poparcia politycznego wśród państw członkowskich projektu oraz nowych, potencjalnie nim zainteresowanych.

Jednocześnie pragnę podkreślić, że działania i zabiegi dyplomatyczne MGMIŻŚ na arenach krajowej oraz międzynarodowej wspierają przyjętą przez polski rząd w 2017 r. konwencję AGN, w tym przystąpienie do realizacji połączenia wodnego śródlądowego Gdańska i Elbląga z portami Morza Czarnego.

Odnosząc się do wątku szkodliwości VC, poruszonego w oświadczeniu Pana Senatora Jerzego Wciśły, pragnę zauważyć, że Ministerstwu Infrastruktury nie są znane opracowania i zastrzeżenia ekonomistów dot. negatywnego wpływu Via Carpatii na ekonomiczną zasadność budowy drogi wodnej E40 oraz zmniejszenie atrakcyjności portów Trójmiasta oraz Elbląga.

Dziękując Panu Senatorowi za zainteresowanie tematyką polityki transportowej prowadzonej przez Rząd RP, pozostaję z wyrazami szacunku.

Łevec wywaz szacunku

Z upoważnienia
Ministra Infrastruktury
Rafal Weber
Rafał Weber
Sekretarz Stanu